

25. GHD Petrol Ilirska Bistrica

Tiskovno sporočilo (1)

Francija konec tedna odpira tekmovalni niz

evropskega gorsko hitrostnega prvenstva

Ljubljana – Ta konec tedna se bo na progi St Jean du Gard – Col St Pierre v Franciji začelo letošnje evropsko prvenstva v gorsko hitrostnem avtomobilizmu. Tako kot že vrsto let se bo do sredine septembra nanizalo 12 prireditev v tej najstarejši avtomobilistični zvrsti pod okriljem Mednarodne avtomobilistične zveze (FIA). Med temi tudi to pot ne bo manjkala jubilejna 25. GHD Petrol Ilirska Bistrica, največji avtomobilistični spektakel, ki ga premore Slovenija.

Tekmovalni koledar je pravzaprav identičen kot lani z edino izjemo, da bo zaradi dogovorjene alternacije namesto v Ascoliju (Coppa Teodori) vnovič na sporedu kar 17 km dolga dirka Trento-Bondone.

Ne gre prezreti niti gorsko hitrostnega evropskega pokala, ki bo prav tako štel več kot 8 tekmovalni niz vrnila Vallemonica, avstrijsko dirko v Sankt Aghati pa bo nadomestila Ustecka 21 na Češkem.

Tudi kar zadeva tekmovalna pravila za EP in evropski pokal, ne bo kakšnih pomembnejših sprememb. Izjemi sta skupini vozil N in A, katerih homologacija je potekla. Po novem bo z njimi mogoče tekmovati še dodatnih pet let namesto dosedanjih štirih. Omeniti je treba, da se bo prvenstvo FIA historičnih vozil prekrivalo s petimi dirkami EP 2019 in tremi evropskega pokala, dve pa bosta izključno namenjeni »historikom«. (O. G.)

Spored dirk za EP gorsko hitrostnem avtomobilizmu 2019

12 – 14. april	St Jean du Gard - Col St Pierre	(Francija)
26 – 28. april	Rechberg	(Avstrija)
10 – 12. maj	Rampa Internacional da Falperra	(Portugalska)
17 – 19. maj	Subida Internacional al Fito	(Španija)
31. maj – 2. junij	Ecce Homo Šternberk	(Češka)
14.1 – 6. junij	Glasbachrennen	(Nemčija)
05. – 7. julij	Trento Bondone	(Italija)
19. – 21. julij	Dobšinsky kopec	(Slovaška)
26. – 28. julij	Limanova	(Poljska)

16. – 18. avgust	St Ursanne - Les Rangiers	(Švica)
30. avg. – 1. sept.	GHD Petrol Ilirska Bistrica	(Slovenija)
13. – 15. september	Buzetski dani	(Hrvaška)



Pogled v burno zgodovino EP v gorskem avtomobilizmu

Evropsko prvenstvo v gorskem hitrostnem avtomobilizmu v sodobni različici tvori vsako leto niz 12 tekmovalnih preizkušenj v 12 različnih evropskih državah. Dirke potekajo na zaprtih javnih cestah. Za razliko od krožnih dirk v tej avtomobilistični zvrsti vsak tekmovalec na progi tekmuje sam, domala identično kot kolesarji v vožnji na čas (kronometru).

S štartne linije se dirkač požene na znamenje sodnika oz. vidni signal, ki sledi odštevanju časa na avtomatizirani štartni napravi, nakar poizkuša kar najhitreje doseči ciljno črto, ki na vrhu vzpetine označuje konec proge. Običajno je proga dolga od 5 do 7 km, na njej pa si sledijo bolj ali manj zahtevni, pogosto tudi zelo ostri zavoji. Okoliščine zahtevajo od dirkača popolno osredotočenost od starta do cilja pa tudi zaupanje v svoje znanje ter zmogljivost in lastnosti vozila.

Tekmuje se z različnimi vrstami vozil od enosedežnih in prototipov z odprtim cockpitom do turnih avtomobilov različnih stopenj tehnične opremljenosti. Začetki gorskega avtomobilizma segajo daleč nazaj v zadnja leta 19. stoletja (prva dirka na progi Nica-La Tourbie je bila 31. januarja 1897). Prvo evropsko prvenstvo (z 10 dirkami!) pod okriljem predhodnice FIA (AIACR/ Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) pa so priredili leta 1930. Niz se je po treh reprizah leta 1933 zaradi različnih vzrokov končal, prekinitvev pa je močno podaljšala še druga svetovna vojna.

Leto	Prvi evropski prvaki 1930-1933	
	Racing Cars	Sports Cars
1933	 Carlo Felice Trossi Alfa Romeo	 Mario Tadini Alfa Romeo
1932	 Rudolf Caracciola Alfa Romeo	 Hans Stuck Mercedes-Benz
1931	 Juan Zanelli Nacional Pescara	 Rudolf Caracciola Mercedes-Benz

1930	 Hans Stuck Austro-Daimler	 Rudolf Caracciola Mercedes-Benz
-------------	---	---

EP so obnovili šele leta 1957, vendar odtlej poteka brez prekinitev že 62. leto zapored, kar pomeni, da ima med vsemi aktualnimi šampionati FIA najdaljši staž. Resda je ta avtomobilistična zvrst morda izgubila nekaj prvotnega sijaja in slave od tedaj, ko so bili sloviti proizvajalci – na primer Porsche, Ferrari, Abarth – pa tudi dirkači formule 1 neposredno vpleteni v dogajanje. Vseeno gorsko EP ostaja s svojimi prireditvami vsega spoštovanja vredna institucija.

Spomniti kaže ne le na njegovo kontinentalno razsežnost od Portugalske do Poljske in Slovaške, temveč tudi na neponovljive klasike, kakršne so na primer dirke Trento-Bondone na legendarni 17 km dolgi progi, več kot sto let stara Ecce Homo na Češkem pa Rechberg v Avstriji in Valperra na Portugalskem, ki si jo ogleda tudi po več deset tisoč gledalcev.

V tem slovitim krogu prirediteljev si je medtem častno mesto zagotovila tudi **GHD Petrol IB** na sloviti progi med Il. Bistrico in Šembijami. Pionirjem te prireditve na čelu z Mirom Gardelinom gre znatna zasluga, da se je gorski avtomobilizem trdno zasedel v Sloveniji, ki je ne nazadnje leta 2011 z **Alešem Prekom** dobila tudi svojega prvega evropskega prvaka (v kategoriji I).

Zgodovino vsake športne zvrsti pa seveda pišejo predvsem njeni šampioni. Evropskim prvenstvom v gorskem avtomobilizmu so poseben pečat vtisnili takšni asi, kakršni so bili Wolfgang Graf von Trips, Edgar Barth, Ludovico Scarfiotti, Mauro Nesti (vrsto let rekorder z osmimi evropskimi naslovi), brata Alméras, Francis Dosières, Anders Vilarinho ... V tem seznamu slovitih imen kajpak ni mogoče prezreti kralja gorskih prog Simoneja Faggiolija, ki doslej ni požel samo rekordnih devet (9) naslovov evropskega prvaka, temveč se je povsod, kjer se je potegoval za šampionske naslove, vpisal med rekorderje proge! Za nameček kar nekajkrat tudi na progi Il. Bistrice-Šembije!

FIA je tekmovalni format gorskega EP večkrat spremenila. Na EP pred 2. svetovno vojno so tekmovali vozniki s tekmovalnimi vozili (racing cars) in športnimi avtomobili (sports cars). Po obnovitvi EP so sprva tekmovali samo s športnimi avtomobili (1957-'59), nakar so se jim leta 1960 pridružili tekmovalci z avtomobili znamenitega razreda »gran turismo«, nato pa leta 1967 še turni avtomobili (touring cars). Že čez dve leti (1969) so tekmovalni spored EP razširili še na serijske avtomobile, nakar so že naslednjo sezono črtali turne avtomobile oz. poenotili kategorijo pod oznako »gran turismo«.

V sezoni 1972 so vnovič uvedli razred tekmovalnih avtomobilov (racing cars), ki so ga dodali razredom serijska vozila, gran turismo in športni avtomobili. Naslednje leto (1973) so črtali razred serijskih vozil. Slednje so vnovič vključili v spored EP 1975, ko pa so obenem izločili športne avtomobile oz. so razred združili s tekmovalnimi vozili v enega samega (racing cars). Hkrati so razred »gran turismo« preimenovali v razred turnih avtomobilov (touring cars) itn.

Prepogoste spremembe gotovo niso bile vedno dobra popotnica za gorski športni avtomobilizem, zato se je FIA zaradi preglednosti in javne verodostojnosti evropskega šampionata pred sezono 1985 odločila stabilizirati položaj. Šampionat je zreducirala na dve kategoriji (I in II), znotraj obeh pa je ohranila samostojne skupine kot sledi: **kategorija I – (4) skupine:** N, A, S20, GT; **kategorija II – (4) skupine:** E2-SH (silhouette), E2-SC (sportcar), CN, D/E2-SS (single seater).

Odtlej se tekmovalni format EP ni več spreminjal, vseeno pa manj poučeni ljubitelji avtomobilizma še vedno z nekaj težavami spremljajo dogajanje in razplet prvenstva, Tekmovalci namreč točke osvajajo v svojih skupinah in ne na podlagi generalne razvrstitve na posameznih dirkah v svoji kategoriji. Res pa je, da je prav zato boj za oba naslova evropskih prvakov (v kategorijah I in II) običajno odprt vse do zadnjih preizkušenj. Prav to je tudi poseben mik GHD Petrol IB, saj kot predzadnja prireditev sezone največkrat okrona nova evropska šampiona gorskega avtomobilizma. (O. G.)

Preglednice:

I. EP v gorskem avtomobilizmu 2005-2018

2018	EHCC (C. I)	 Lukaš Vojaček	Subaru Impreza WRX
	EHCC (Cat. II)	 Christian Merli	Osella FA 30
	EHCC (Cat. I)	AUT Tessitore	Audi R8 LMS GT3 (Gr. GT)
2017		E. Weber	
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2016	EHCC (Cat. I)	 Nikola Miljković	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2015	EHCC (Cat. I)	 Igor Stefanovski	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2014	EHCC (Cat. I)	 Igor Stefanovski	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2013	EHCC (Cat. I)	 Tomislav Muhvić	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2012	EHCC (Cat. I)	 Dušan Borković	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2011	EHCC (Cat. I)	 Aleš Prek	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2010	EHCC (Cat. I)	 Roland Wanek	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)

	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella FA30 (Gr. E2M)
2009	EHCC (Cat. I)	 Vaclav Janík	Mitsubishi Lancer Evo VIII (Gr. A)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella FA30 (Gr. E2M)
2008	EHCC (Cat. I)	 Miroslav Jakeš	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Lionel Regal	Reynard 01L F3000 (Gr. E2)
2007	EHCC (Cat. I)	 Peter Jureña	Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Ander Vilarino	Reynard 01L F3000 (Gr. E2)
2006	EHCC (Cat. I)	 Jörg Weidinger	BMW M3 (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Giulio Regosa	Lola Cosw. B99/50 F3000 (Gr. E2)
2005	EHCC (Cat. I)	 Jörg Weidinger	BMW M3 (Gr. N)
	EHCC (Cat. II)	 Simone Faggioli	Osella PA21S (Gr. CN2)

II. GHD Petrol IB – zmagovalci 1995-2018

1995 – Stojan Pirjevec (SVN), BMW M3
1996 – Hermann Waldy (AUT), F2
1997 – Josef Krečmer (CZE), Lucchini
1998 – (**dirka prekinjena**)
1999 – Walter Leitgeb (AUT), Reynard F3000
2000 – Franz Tschager (ITA), Osella PA20S
2001 - Franz Tschager (ITA), Osella PA20S
2002 – Lazslo Szasz (HUN), Reynard F3000
2003 – Lazslo Szasz (HUN), Reynard F3000
2004 - Ander Vilarino (ESP), Reynard F3000
2005 – Ander Vilarino (ESP), Reynard F3000
2006 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L
2007 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L
2008 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L
2009 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30
2010 – Jaroslav Krajčí (SVK), Lola F3000
2011 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30
2012 – Miloš Beneš (CZE), Osella FA30
2013 – Miloš Beneš (CZE), Osella FA 30
2014 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC
2015 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC
2016 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30
2017 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC
2018 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC

III. Najuspešnejši vozniki na GHD Petrol IB 1995-2018

Simone Faggioli	(ITA)	7 zmag
Lionel Regal	(FRA)	3 zmage
Miloš Beneš	(CZE)	2 zmagi

Laszlo Szasz	(HUN)	2 zmagi
Franz Tschager	(ITA)	2 zmagi
Ander Vilarino	(ESP)	2 zmagi

IV. Najuspešnejša nacionalna zastopstva na GHD Petrol IB 1995-2018

Italija	9 zmag	Madžarska	2 zmagi
Češka	3 zmage	Španija	2 zmagi
Francija	3 zmage	Slovaška	1 zmaga
Avstrija	2 zmagi	Slovenija	1 zmaga

V. Aktualni rekord proge II. Bistrica – Šembije (3 šikane)

Absolutno: Simone Faggioli (ITA, Norma M20 FC) – 1:59,558 (2017)

Turni avtomobili (E1 + E2-SH): Dan Michl (CZE, Lotus Elise) – 2:16,518 (2017)